Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/3556

23. 01. 96

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr (15. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 13/2306 Nr. 2.49 –

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/439/EWG über den Führerschein
– KOM-Nr. (95) 166 endg. –
»Ratsdok.-Nr. 7213/95 vom 21. 06. 95«

A. Problem

Der EU-Ministerrat hatte 1980 beschlossen, die Freizügigkeit von Personen zu erleichtern, die innerhalb der Gemeinschaft verkehren oder sich in einem anderen Mitgliedstaat als dem niederlassen, in dem sie ihre Fahrprüfung abgelegt haben. Daher sollte für den einzelstaatlichen Führerschein ein EG-Modell erstellt werden. 1991 hatte der Rat eine 2. Richtlinie über den Führerschein erlassen mit dem Ziel, die Fahrzeugklassen zu harmonisieren und den Führerschein leichter verständlich zu machen. Insbesondere sollte der Führerschein ein Lichtbild des Inhabers tragen, und der Klartext sollte durch kodifizierte Angaben oder Piktogramme ersetzt werden, um Übersetzungen zu vermeiden. Nunmehr hat sich der Rat entschlossen, ein neues EG-Führerschein-Modell des Typs „Kreditkarte" einzuführen, das den Anforderungen der Staaten, die diese Art von Führerscheinen ausstellen, entspricht und den Zielen der gegenseitigen Anerkennung sowie dem technischen Fortschritt gerecht wird. Damit soll den Mitgliedstaaten erlaubt werden, mit Wirkung vom 1. Juli 1996 von dem derzeitigen Modell (der Richtlinie aus 1980) direkt zu dem Modell des Typs „Kreditkarte" überzuwechseln.

B. Lösung

Nach den Vorstellungen des EU-Rates soll ein neues EU-Führerschein-Modell festgelegt werden, das leichter verständlich ist und damit im innergemeinschaftlichen Verkehr einfacher anerkannt werden kann. Der Richtlinienvorschlag regelt die Festlegung der Merkmale, des Inhalts und der Gestaltung des alternativen Führerscheins in „Kreditkartenform".

Der Ausschuß für Verkehr hält es für erforderlich, bei den Verhandlungen auf EU-Ebene über diesen Vorschlag verschiedene Änderungen zu erreichen, u. a. Wegfall der Gültigkeitsbeschränkung auf zehn Jahre, Verzicht auf den Chip sowie Verschiebung des Umsetzungstermins 1. Juli 1996.

Einstimmigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

Kenntnisnahme des Richtlinienvorschlags ohne Annahme einer Entschließung.

D. Kosten

Durch den Entschließungsantrag soll sichergestellt werden, daß nach Möglichkeit weder eine Erhöhung des Verwaltungsaufwandes für die Fahrerlaubnisbehörden noch eine wesentliche Erhöhung der Kosten und des Aufwandes für den Bürger eintritt.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag begrüßt die Einführung eines Führerscheins im Scheckkartenformat.

Der Deutsche Bundestag bittet die Bundesregierung aber, in den Verhandlungen auf EU-Ebene folgende Änderungen zu erreichen:

1. Wegfall der Gültigkeitsbeschränkung auf zehn Jahre,
2. Verzicht auf Chip,
3. Aufnahme weiterer fakultativer Felder und Angaben auf der Karte für Eintragungen des Aufnahmestaates für nationale Angaben,
4. Verschiebung des Umsetzungstermins 1. Juli 1996.

Außerdem wird die Bundesregierung gebeten, dafür Sorge zu tragen, daß

- keine Erhöhung des Verwaltungsaufwands für die Fahrerlaubnisbehörden und
- keine wesentliche Erhöhung der Kosten und des Aufwandes für den Bürger

entstehen.

Bonn, den 7. Dezember 1995

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst	**Michael Jung (Limburg)**
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Michael Jung (Limburg)

I.

Der Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/439/EWG über den Führerschein ist gemäß § 93 Abs. 1 GO (Anlage) zur alleinigen Beratung an den Ausschuß für Verkehr überwiesen worden (Drucksache 13/2306 Nr. 2.49 vom 12. September 1995).

Der Ausschuß für Verkehr hat den Richtlinienvorschlag in seiner 21. Sitzung am 6. Dezember 1995 beraten und mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und F.D.P. bei Abwesenheit der Gruppe der PDS die obige Beschlußempfehlung angenommen.

II.

Der Ausschuß für Verkehr stimmt dem Richtlinienvorschlag im Grundsatz zu, zumal mit der Umsetzung der Richtlinie 91/439/EWG und der Einführung der darin vorgesehenen Fahrerlaubnisklassen A bis E die Einführung eines neuen Führerscheinmusters in der Bundesrepublik Deutschland ohnehin notwendig ist. Aufgrund des zu erreichenden hohen Maßes an Fälschungssicherheit durch eine zentrale Herstellung des Karten-Führerscheins haben sich die Bundesregierung und die Verkehrsminister der Bundesländer grundsätzlich für dessen Einführung (jedoch ohne Chip) ausgesprochen. Auf die Verwendung eines Chips soll verzichtet werden, da dieser für fahrerlaubnisrechtliche Zwecke nicht notwendig ist und außerdem datenschutzrechtliche Bedenken bestehen. Darüber hinaus haben Bund und Länder gefordert, daß durch die Einführung des neuen Führerscheins keine Erhöhung des Verwaltungsaufwandes für die Fahrerlaubnisbehörden und keine wesentliche Erhöhung der Kosten und des Aufwandes für den Bürger entstehen dürfen. Diese Voraussetzungen würden bei Berücksichtigung der deutschen Vorschläge zur Änderung des Musters erfüllt. Zugleich war man sich einig, daß die im Richtlinienentwurf festgelegte Geltungsdauer des Kartenführerscheins im Gegensatz zum unbefristeten „Papierführerschein" auch für die in Deutschland weiterhin unbefristet zu erteilenden Fahrerlaubnisklassen A und B nicht akzeptiert werden kann. Es müßten dann jährlich etwa vier bis fünf Millionen Führerscheine umgetauscht werden. Der damit verbundene Aufwand wäre unvertretbar. Eine Begrenzung der Gültigkeitsdauer sollte, wenn überhaupt, nur für Führerscheine mit Mikro-Chip festgelegt werden. Außerdem sollte in die Rückseite des Führerscheins ein beschreibbares Feld aufgenommen werden, in das handschriftlich das Erteilungsdatum der Fahrerlaubnis eingetragen werden kann.

Der Ausschuß für Verkehr hat sich einvernehmlich diesen Forderungen der Verkehrsministerien des Bundes und der Länder sowie des Bundesrates (BR-Drucksache 405/95 [Beschluß]) angeschlossen und in der Beschlußempfehlung niedergelegt.

Bonn, den 7. Dezember 1995

Michael Jung (Limburg)

Berichterstatter

Anlage

KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 10.05.1995
KOM(95) 166 endg.

95/0109(SYN)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES RATES

zur Änderung der Richtlinie 91/439/EWG
über den Führerschein

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

A. VORWORT

1. Mit der Verabschiedung der Richtlinie 80/1263/EWG des Rates vom 4. Dezember 1980 wollte der Rat u.a. die Freizügigkeit von Personen erleichtern, die innerhalb der Gemeinschaft verkehren oder sich in einem anderen Mitgliedstaat als dem niederlassen, in dem sie ihre Fahrprüfung abgelegt haben. In diesem Zusammenhang hat der Rat beschlossen, für den einzelstaatlichen Führerschein ein EG-Modell zu erstellen, das im Anhang I der Richtlinie beschrieben ist.

2. Am 29. Juli 1991 hat der Rat eine zweite Richtlinie über den Führerschein erlassen (Richtlinie 91/439/EWG), durch die das in der Richtlinie 80/1263/EWG erstellte Modell angepaßt wird, um insbesondere der Harmonisierung der Fahrzeugklassen und -unterklassen Rechnung zu tragen und den Führerschein sowohl innerhalb als auch außerhalb der Gemeinschaft leichter verständlich zu machen. Durch dieses überarbeitete Modell wird vor allem die Vorschrift eingeführt, daß der Führerschein ein Lichbild des Inhabers tragen muß, und daß jeweils der Klartext durch kodifizierte Angaben oder Piktogramme ersetzt wird, wodurch eventuell erforderliche Übersetzungen vermieden werden.
   Einzelstaatliche Führerscheine, die ab dem 1.7.1996 ausgestellt werden, müssen diesem überarbeiteten Modell entsprechen; dieses ist auch für die Länder des EWR (Europäischer Wirtschaftsraum) verbindlich.

3. Finnland, Schweden und Norwegen stellen derzeit plastifizierte Führerscheine (die das Format von Personalausweisen haben) aus, und wünschen nicht, zu dem "Papierformat" des EG-Modells, wie es im Anhang I der Richtlinie 91/439/EWG beschrieben wird, zurückzukehren.

Das Vereinigte Königreich möchte das Lichtbild des Inhabers in den mit einem effizienten Herstellungsverfahren ausgestellten Führerschein integrieren.

All dies spricht zugunsten einer Änderung der Richtlinie 91/439/EWG, um den Mitgliedstaaten, die dies wünschen, die Möglichkeit zu geben, die Führerscheine in einem anderen Format auszustellen.

4. Ferner werden aufgrund der technologischen Entwicklung insbesondere im Bereich der Telematik voraussichtlich neue Anwendungen auf der Grundlage von Chip-Karten oder Mikrochipkarten auf den Markt kommen; diese Anwendungen eröffnen neue Möglichkeiten für die effiziente Herstellung und Verwaltung der Dokumente und der darin enthaltenen Informationen sowie die Funktionalitäten, die sie sowohl den Behörden als auch den Inhabern bieten.

   Ein erster konkreter Schritt im Bereich portabler intelligenter Dokumente ist die Einführung einer Fahrerkarte, auf der im Rahmen der Anwendung der Verordnung über die Sozialvorschriften im Straßenverkehr (KOM(94) 323 endg.) die Tätigkeit Berufskraftfahrern aufgezeichnet werden soll.

5. Aus einer Durchführbarkeitsstudie und den Diskussionen mit den nationalen Sachverständigen geht hervor, daß ein Führerschein in Form einer elektronischen Karte im "Kreditkartenformat" eine Lösung für die Zukunft ist, die hinsichtlich des Formats, der Herstellung, der Flexibilität und Funktionalität eines Führerscheins den Erfordernissen und Erwartungen gerecht wird. Die Normung einiger Elemente, die für die Kompatibilität und Interoperabilität unerläßlich sind, muß noch abgewartet werden, es ist jedoch zweckmäßig, dem Fortschritt den Weg zu bahnen, indem schon jetzt ein System gewählt wird, das sich in künftige Telematikentwicklungen integrieren läßt.

Ein Führerscheinmodell muß jedoch auf jeden Fall eigenständig bestehen können, und alle erforderlichen Angaben für die Anerkennung und die Kontrolle des Führerscheins sowohl innerhalb als auch außerhalb der Europäischen Union enthalten, ohne daß dazu auf spezielle Technologien oder Geräte zurückgegriffen werden muß.

B. ZIELE DES RICHTLINIENVORSCHLAGS

Durch den Richtlinienvorschlag soll als Alternative zu dem Modell in Anhang I der Richtlinie 91/439/EWG ein neues EG-Führerschein-Modell des Typs "Kreditkarte" eingeführt werden, das den Anforderungen der Staaten, die diese Art von Führerscheinen ausstellen, derer, die diese kontrollieren und der Inhaber dieser Führerscheine entspricht, zugleich aber auch den Zielen der gegenseitigen Anerkennung und dem technischen Fortschritt gerecht wird.

Die Verabschiedung dieses Richtlinienvorschlags würde es den Mitgliedstaaten (und den Ländern des EWR) mit Wirkung vom 1.7.1996 erlauben, von dem derzeitigen Modell der Richtlinie 80/1263/EWG direkt zu dem Modell des Typs "Kreditkarte" überzuwechseln.

C. BEGRÜNDUNG IM HINBLICK AUF DAS SUBSIDIARITÄTSPRINZIP

a) Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahme verfolgt?

Durch diese Richtlinie soll ein EG-Modell für den einzelstaatlichen Führerschein festgelegt werden, der im innerstaatlichen Verkehr verständlicher ist und die gegenseitige Anerkennung erleichtert.

Dem kommt eine umso größere Bedeutung zu, als in der Richtlinie 91/439/EWG unter Artikel 1 die gegenseitige Anerkennung verankert und vorgesehen ist, daß ein Führerscheininhaber, der im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats ansässig ist, als demjenigen, der den Führerschein ausgestellt hat, diesen nicht austauschen muß.

Die Richtlinie trägt somit zur Freizügigkeit von Personen in der Europäischen Union und zur Sicherheit im Straßenverkehr bei, und erleichtert erforderlichenfalls die Kontrolle des Führerscheins.

b) Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich zuständig oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten?

Gemeinsam mit den Mitgliedstaaten: Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe c des Vertrags.

c) Wie weit betrifft das Problem die Gemeinschaft (z.B. wieviele Mitgliedstaaten sind betroffen, und was galt bisher)?

Die Richtlinie 91/439/EWG, in der das EG-Modell festgelegt wird, dem die einzelstaatlichen Führerscheine entsprechen müssen, gilt für alle Mitgliedstaaten. Der neue Anhang bietet den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, je nach ihren besonderen Erfordernissen zwischen zwei verschiedenen Modellen zu wählen und die Anerkennung durch die anderen Mitgliedstaaten sicherzustellen.

Diese Bestimmungen sollen auch in den Mitgliedsländern des EWR gelten.

d) Welche Lösung ist am wirksamsten, wenn man die Möglichkeiten der Gemeinschaft mit denen der Mitgliedstaaten vergleicht?

Das Prinzip der gegenseitigen Anerkennung der Führerscheine in der Europäischen Gemeinschaft stützt sich insbesondere auf die Existenz eines EG-Modells, das den Führerschein verständlicher macht, und das von den einzelstaatlichen Behörden befolgt wird. Dieses grundlegende Ziel würde durch die Schaffung unterschiedlicher einzelstaatlicher Modelle gefährdet. Die Festlegung und Annahme eines gemeinsamen Modells ist also gerechtfertigt.

e) Welchen zusätzlichen Nutzen bringt die geplante Maßnahme der Gemeinschaft, und was wäre der Preis eines Nichttätigwerdens?

Durch die Annahme eines neuen EG-Modells können die Probleme gelöst werden, die sich daraus ergeben, daß einige Mitgliedstaaten den Führerschein nach dem Modell auf Papier ausstellen, gleichzeitig werden die Anforderungen der anderen Staaten erfüllt, die diese zu kontrollieren haben, und für die Inhaber, die innerhalb der Europäischen Union verkehren, ist die Anerkennung dieser Führerscheine gewährleistet. Ferner wird durch das neue Modell der Weg für neue Anwendungen geebnet (siehe A.2).

Bei einem Nichttätigwerden ließen sich die von einigen Mitgliedstaaten angetroffenen technischen Probleme nicht zufriedenstellend lösen, und die technische Entwicklung sowie Fortschritte hinsichtlich der Flexibilität, der Sicherheit, der Kontrollen und der Verwaltung der Führerscheine wären ausgeschlossen.

f) Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft? Ist eine einheitliche Regelung erforderlich, oder genügt eine Richtlinie mit allgemeinen Zielen, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen ist?

In der Richtlinie 91/439/EWG werden die Vorschriften festgelegt, die von den einzelstaatlichen Führerscheinen einzuhalten sind. Nur durch eine Änderung dieser Richtlinie kann ein alternatives Modell eingeführt werden, durch dessen Annahme die spätere Anerkennung im Europäischen Wirtschaftsraum für die Inhaber gewährleistet ist. Durch die Veröffentlichung im Amtsblatt werden auch andere Länder (z.B. osteuropäische Länder) über das geltende neue Modell unterrichtet; einige dieser Länder sind im übrigen bereit, für ihr einzelstaatliches Modell das gleiche Schema zu übernehmen, wodurch die Auswirkungen und Vorteile der Standardisierung erweitert werden.

D. KOHÄRENZ MIT DEN ANDEREN POLITIKEN UND MASSNAHMEN DER GEMEINSCHAFT

Durch die Maßnahme soll u.a. die Kompatibilität und Interoperabilität mit der künftigen Karte für Berufskraftfahrer, die in dem Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates und der Richtlinie (EWG) 88/599 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr beschrieben ist, vorbereitet werden. Im weiteren Sinne steht sie im Einklang mit den Arbeiten, die im Rahmen der technologischen Entwicklungen über Telematikanwendungen durchgeführt werden (Entschließung 94/C 309/01 des Rates vom 24. Oktober 1994 zur Telematik im Verkehr).

E. INHALT DES VORSCHLAGS

Mit Artikel 1 wird als Alternative zu dem "Modell auf Papier" des Anhangs I der Richtlinie 91/439/EWG, der Anhang I a (EG-Modell für einen Führerschein des Typs "Kreditkarte") eingeführt.

In Artikel 2 ist vorgesehen, daß das neue Modell ab dem 1.7.1996, dem Datum des Inkrafttretens der Richtlinie 91/439/EWG eingeführt werden kann.

In Anhang I a wird das alternative EG-Führerschein-Modell festgelegt.

F. BEDEUTUNG FÜR DEN EWR

Die Richtlinie 91/439/EWG gilt uneingeschränkt für die Mitgliedstaaten des EWR. Allerdings wurde den Mitgliedsländern des EWR eine vorübergehende Ausnahmeregelung betreffend des EG-Modells des Anhangs I der Richtlinie 91/439/EWG gewährt, bis das alternative Modell in Kreditkartenform, das in dieser Richtlinie vorgeschlagen wird, verabschiedet ist.

Entwurf

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates
zur Änderung der Richtlinie 91/439/EWG
über den Führerschein

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

gestützt auf den Vorschlag der Kommission[1],

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament[2],

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses[3],

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Richtlinie des Rates 91/439/EWG[4] vom 29. Juli 1991 über den Führerschein, zuletzt geändert durch die Richtlinie des Rates 94/72/EG[5], schreibt vor, daß einzelstaatliche Führerscheine nach dem EG-Modell ausgestellt werden müssen, das in ihrem Anhang I beschrieben ist.

Es wäre zweckmäßig, eine Alternative zu dem Führerscheinmodell einzuführen, die die Verwendung moderner Verwaltungstechniken, eine flexiblere Anwendung, mehr Sicherheit und eine geringeres Fälschungsrisiko der Führerscheine zuläßt.

1

2

3

4 ABl. Nr. L 237 vom 24.8.1991, S. 1.

5 ABl. Nr. L 337 vom 24.12.1994, S. 86.

In dem Konzept des neuen Führerscheinmodells sollte Raum für die eventuelle Einführung eines Mikrochips vorgesehen werden.

Um die Kompatibilität und Interoperabilität innerhalb der gesamten Europäischen Union zu gewährleisten, ist es zweckmäßig, gemeinsame Spezifikationen und Normen festzulegen, bevor solche Mikrochips von den Mitgliedstaaten getrennt eingeführt werden.

In diesem Zusammenhang ist die künftige Einführung einer Fahrerkarte für Berufsfahrer gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85[6] des Rates vom 20. Dezember 1985 über dans Kontrollgerät im Straßenverkehr zu berücksichtigen.

Was die technischen Vorschriften des Führerscheinmodells angeht, so beruht diese Richtlinie auf dem neuen Konzept der technischen Harmonisierung, bei dem der allgemeine Rahmen der Vorschriften festgelegt wird, und die Einzelheiten den Verfahren der Industrienormung überlassen werden -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 91/439/EWG wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 1 Absatz 1 und in Artikel 2 Absatz 3 wird nach "Anhang I" der Ausdruck "oder I a" eingefügt.

2. Ein neuer Anhang, der Anhang I a, wie bereits in dieser Richtlinie enthalten, wird angefügt.

---

[6] ABl. Nr. L 370 vom 31.12.1985, S. 8.

Artikel 2

1. Die Mitgliedstaaten erlassen nach Anhörung der Kommission die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie ab dem 1. Juli 1996 nachzukommen.

2. Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

Artikel 3

Diese Richtlinie tritt am 20. Tag nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

Artikel 4

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel,

Im Namen des Rates
Der Präsident

"ANHANG I'a"

der Richtlinie 91/439/EWG

BESTIMMUNGEN ZUM EG-MODELL DES FÜHRERSCHEINS

(Alternative zu dem Modell im Anhang I)

1. Das EG-Modell des Führerscheins hat die folgenden Merkmale:

   - Die äußeren Merkmale der Karte entsprechen den ISO-Normen 7810 und 7816-1
   - Die Abmessungen und die Anordnung der Kontaktstellen entsprechen der ISO-Norm 7816-2
   - Die elektronischen Signale und die Übertragungsprotokolle entsprechen der ISO-Norm 7816-3
   - Die interindustriellen Austauschbefehle entsprechen der ISO-Norm 7816-4 (in Vorbereitung).

   Die Verfahren, mit denen die Merkmale der Führerscheine auf Übereinstimmung mit den internationalen Normen geprüft wreden, entsprechen der ISO-Norm 10373.

2. Der Führerschein hat zwei Seiten

   Seite 1 enthält:

   a) in Blockbuchstaben die Aufschrift "Führerschein" in der (den) Sprache(n) des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt;

   b) den Namen des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt (fakultativ);

c) das Unterscheidungszeichen des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt, im Negativdruck in einem blauen Rechteck, umgeben von zwölf gelbe Sternen; nachstehend die Unterscheidungszeichen:

B	: Belgien	I	: Italien
DK	: Dänemark	L	: Luxemburg
D	: Deutschland	NL	: Niederlande
GR	: Griechenland	A	: Österreich
E	: Spanien	P	: Portugal
F	: Frankreich	FIN	: Finnland
IRL	: Irland	S	: Schweden
		UK	: Vereinigtes Königreich

d) Die für den ausgestellten Führerschein spezifischen Angaben lauten wie folgt:

1. Name des Inhabers
2. Vorname des Inhabers
3. Geburtsdatum und Geburtsort des Inhabers
4. a. Ausstellungsdatum des Führerscheins
   b. Datum, an dem der Führerschein ungültig wird
   c. Bezeichnung der Behörde, die den Führerschein ausstellt (kann auch auf Seite 2 angegeben werden)
5. Nummer des Führerscheins
6. Lichtbild des Inhabers
7. Unterschrift des Inhabers
8. Wohnort, Wohnsitz oder Postanschrift (nichtobligatorische Angabe)
9. (Unter-)Klassen der Fahrzeuge, die der Inhaber zu führen berechtigt ist (die einzelstaatlichen Klassen sind mit anderen Schrifttypen gedruckt als die harmonisierten Klassen)

e) Die Aufschrift "Modell der Europäischen Gemeinschaften" in der (den) Sprache(n) des Mitgliedstaats, der den Führerschein ausstellt und die Aufschrift "Führerschein" in den anderen Sprachen der Europäischen Gemeinschaft in rosafarbenem Druck als Hintergrund des Führerscheins.

Permiso de Conducción
Kørekort
Führerschein
Άδεια Οδήγησης
Driving Licence
Ajokortti
Permis de Conduire
Ceadúnas Tiomána
Patente di guida
Rijbewijs
Carta de Condução
Körkort

f) Referenzfarben:
- blau: Pantone Reflex Blue C
- gelb: Pantone Yellow Nr. 2

Zusätzliche Farben und/oder Sicherheitsvorkehrungen sind nach Anhörung der Kommission zulässig.

Seite 2 enthält:

a) 9. Die (Unter-)Klassen der Fahrzeuge, die der Inhaber zu führen berechtigt ist (die einzelstaatlichen Klassen sind mit anderen Schriftzeichen gedruckt als die harmonisierten Klassen);

10. das Datum der ersten Fahrerlaubniserteilung jeder Klasse (dieses Datum ist bei jeder späteren Ersetzung oder jedem späteren Umtausch erneut einzutragen);
11. das Datum, an dem die Fahrerlaubnis für die jeweilige (Unter-)Klasse ungültig wird;
12. gegebenenfalls Zusatzangaben oder Einschränkungen in kodierter Form neben der jeweils betroffenen (Unter-)Klasse.

Für die verwendeten Codes gilt folgende Regelung:

- Codenr. 1 bis 99 : Harmonisierte Gemeinschaftscodes;
- Codenr. 100 und darüber : einzelstaatliche Codes mit ausschließlicher Geltung für den Verkehr auf dem Hoheitsgebiet des Staates, der den Führerschein ausgestellt hat.

Gilt eine Codenummer für alle (Unter-)Klassen, für die der Führerschein ausgestellt ist, kann er unter die Spalte 9, 10 und 11 gedruckt werden.

b) Erläuterungen zu den auf Seite 1 des Führerscheins erscheinenden numerierten Rubriken (zumindest zu den Rubriken 1, 2, 3, 4, 5, 10, 11, 12).

Will ein Mitgliedstaat diese Eintragungen in einer anderen Landessprache abfassen als einer der folgenden Sprachen: Dänisch, Deutsch, Englisch, Finnisch, Französisch, Griechisch, Italienisch, Niederländisch, Portugiesisch, Schwedisch und Spanisch, so erstellt er unbeschadet der übrigen Bestimmungen dieses Anhangs unter Verwendung einer der vorgenannten Sprachen eine zweisprachige Fassung des Führerscheins.

c) Ein Mikrochip (fakultativ).
Abgesehen von den Bestimmungen unter Ziffer 1 dieses Anhangs werden die Vorschriften für den Mikrochip zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt.

d) Nach Anhörung der Kommission sind weitere Farben oder Kennzeichnungen (wie Strichcode, nationale Symbole, Sicherheitsvorkehrungen usw.) unbeschadet der anderen Bestimmungen dieses Anhangs zulässig.

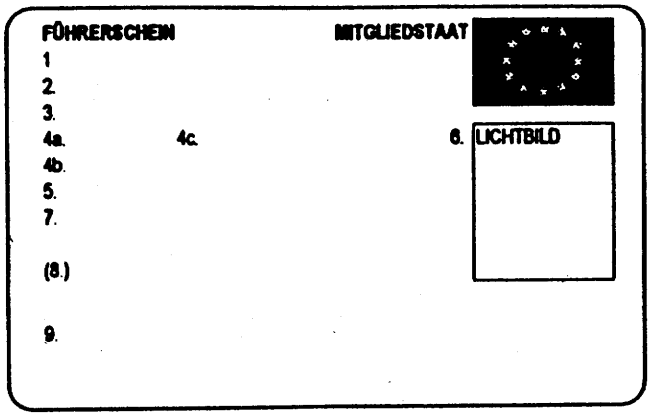
3. Besondere Bestimmungen

a) Die amtliche Gültigkeitsdauer des in diesem Anhang beschriebenen Führerscheinmodells beträgt höchstens zehn Jahre.

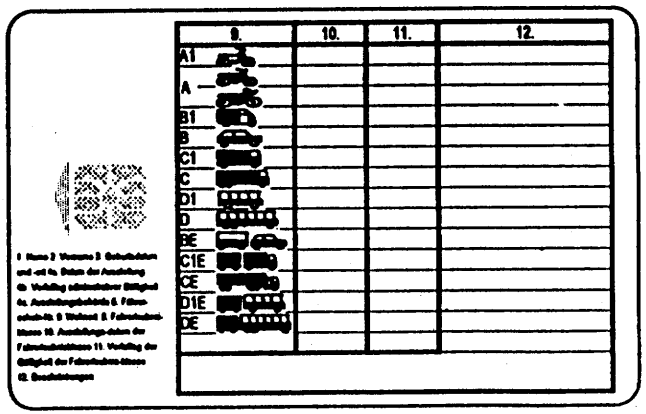
b) Ist der Führerschein mit einem Mikrochip ausgestattet, hat der Inhaber Zugang zu den gespeicherten Daten.

MUSTER EINES FÜHRERSCHEINS GEMÄSS EG-MODELL

SEITE 1

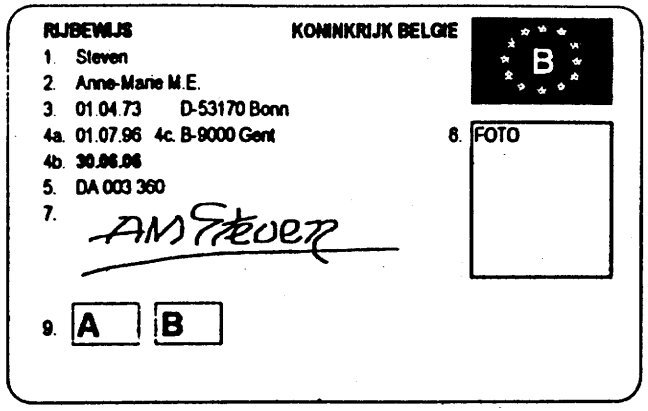


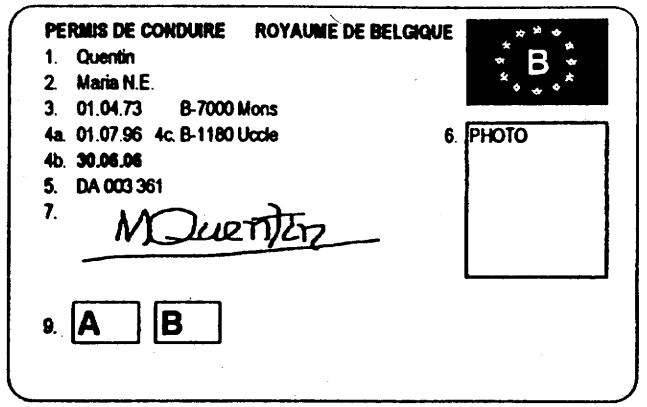
SEITE 2



MUSTER EINES FÜHRERSCHEINS GEMÄSS EG-MODELL

Belgischer Führerschein (als Hinweis dienend)





ISSN 0256-2383

KOM(95) 166 endg.

DOKUMENTE

DE **07**

Katalognummer : CB-CO-95-187-DE-C

ISBN 92-77-88377-4

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

L-2985 Luxemburg

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333